

# Linia kolejowa Pszów – Olza wczoraj i dziś

*Redakcja mgr inż. Jerzy Grycman*

## 1. Kopalnia Anna.

Początki kopalni „Anna” datują się na rok 1832. Po długich latach eksploatacji złoża węgla różnymi systemami wydobywczymi, z wielu pokładów na głębokościach od wychodni w rejonie „szczybnej kampy” pokładu ober flöz , obecna nazwa 629/1 aż do eksploatacji na głębokości około 1200m, gdzie weeksplątowana została przez KWK „ROW” Ruch „Rydułtowy” ostatnia ściana złoża „Anny”, ściana R-15 w pokładzie 713/1-2 dawna nazwa stern. Kopalnia „Anna” jako zakład górniczy ostatecznie została zlikwidowana 31 grudnia 2018 roku przez Spółkę Restrukturyzacji Kopalń w Bytomiu.

## 2. Linia kolejowa Pszów – Olza.

Barierą w rozwoju kopalń w XIX w. był przede wszystkim niewydajny transport. Powodowało to, że wszelkie znaczące inwestycje miały problem z barierą rentowności wobec niewielkiego zasięgu dostaw. Przełomem stało się tutaj pojawienie się i upowszechnienie kolei żelaznej. W powiecie rybnickim pierwszą linią była, świętująca w 2016 r. również swój rybnicki jubileusz, ta prowadząca z Nędzy do Orzesza (oddawana etapami w latach 1855-1856). Efekt jaki wywołała ta nowinka był szokujący – bowiem pozwolił na szybki i bardzo dynamiczny rozwój kopalń zlokalizowanych wzdłuż tego szlaku komunikacyjnego, poszerzenie rynków zbytu, zwiększenie produkcji, a na skutek tego i ułatwił inwestycje na kopalniach, w tym i te związane z dalszym pogłębianiem szybów, budową nowych czy zwiększaniem zatrudnienia w coraz to większych kopalniach. Kopalnia „Anna” długo znajdowała się jednak na uboczu tych procesów. Dopiero w 1882 r. (dość powiedzieć, że dokładnie w tym samym roku sieć kolejowa dotarła również do Wodzisławia) zbudowano kolejkę linową w pobliże stacji w Czernicy (obecnie Rydułtowy). Było to rozwiązanie udane, ale o ograniczonych zdolnościach przewozowych. Wobec pomysłu na rozbudowę kopalni na początku XX w. (warto pamiętać, że w tym samym czasie w powiecie rybnickim powstało również kilka nowych kopalń, a sama sieć kolejowa doznała znaczących przekształceń) konieczne było jednak opracowanie wydajnego systemu transportu węgla do klientów kopalni. Trzeba w tym miejscu pamiętać, że warunki geograficzne Pszowa i okolic powodowały, że wszelkie działania musiały być podejmowane tutaj ze sporą rozważą. Być może nie pamiętano już katastrofy tunelu w Rydułtowach z czasów jego budowy. Z drugiej strony zdawano sobie sprawę, że budowa bocznic kopalnianej w kierunku południowym będzie najprostsza pod względem ruchowym (względem położenia istniejących stacji w Czernicy i Olzie), a ponadto umożliwi najprostszy wywóz węgla ku tym rynkom zbytu. Ewentualne (spadki, stawy, trzęsawiska) przeszkody terenowe były również tutaj mniejsze niż podczas budowy połączenia z Czernicą. Dodać wreszcie trzeba, że powstały odcinek od momentu swojego powstania aż do zakończenia swojego istnienia wraz z wyjazdem ostatniego pociągu, był bocznicą kopalnianą, zakończoną dworcem kopalnianym w Pszowie, oraz przyłączeniem do stacji w Olzie. Historia zmieniła jednak jego nazwę i sytuację prawną. Warto jeszcze na wstępie pamiętać, że spore grono obecnych i przyszłych pracowników

kopalni rekrutowało się z terenów pogranicznych. To dla nich już w projekcie boczniczy przewidziano budowę przystanków (nawet z drewnianymi wiatami).

W latach 1912-1913 uzgodniono projekt budowy i przebiegu boczniczy i rozpoczęto procedury wykupu gruntów (zgodnie z obowiązującymi wówczas przepisami). Inwestorem był ówczesny właściciel kopalni. Wiosną 1914 r. prowadzono rokowania z potencjalnymi wykonawcami prac, a sam wybuch I wojny światowej dość skutecznie (przynajmniej w pierwszym okresie) je wstrzymał. Kontynuowano je jednak, choć wolniej, także w czasie wojny, a w 1915 r. podpisano pierwszą umowę bocznicową z cywilną administracją kolejową (czyli dyrekcją kolei w Katowicach). 16/23 października 1916 r. rozszerzono jej postanowienia o zasady ruchu osobowego. Pomimo tego, że umowę bocznicową podpisano w 1915 r., faktyczne otwarcie ruchu na nowym odcinku miało miejsce dopiero w 1916 r. Bocznicza miała (według danych z jednej z międzywojennych umów bocznicowych) długość 14 268,13 m. Znajdowały się na niej cztery przystanki: Kopalnia Anna, Syrynia/Zawada, Bugłowiec, Bluszczów. Na każdym z nich był także wspomniany już niewielki, parterowy budynek poczekalni. Kluczowym momentem dla dalszych dziejów boczniczy była decyzja o budowie tzw. kolejowego obejścia Raciborza, czyli połączenia z Olzy w stronę Brzezia (z planami do Suminy). Starania podejmowane przed podziałem Górnego Śląska (m.in. na ten obszar przyjeżdżał Adam de Virion) przyniosły decyzję o wykupie odcinka Olza – Bluszczów (5 231,33 m) od Rybnickiego Gwarectwa Węglowego i skróceniu w ten sposób boczniczy, a także dalszych zmianach w jej użytkowaniu. Dzięki tej decyzji bocznicza musiała o wiele mocniej uwzględniać żądania i postulaty władz kolejowych, a włączanie do ruchu ogólnego następowało już w Bluszczowie. Początkowo nie zmieniło to jednak znacząco warunków ruchowych. Jedynie w 1927 r. PKP wysunęło koncepcję zawieszenia ruchu osobowego na boczniczy. Rokowania w tej sprawie przeciągały się i dopiero po kilku latach nastąpiły w tej kwestii zmiany.

*Okrojona bocznicza rozpoczynała się w km 4,2 + 65,5 linii Olza – Brzezie i liczyła 17 800 mb torów. Widoczny jest znaczny rozwój infrastruktury boczniczy, bowiem użytkowano 12 kozłów oporowych, 8 wykolejnic, 1 obrotnicę (w km 9,0 + 36,8; na końcu stacji kopalnianej; o średnicy 20 m), 2 semafony i 1 tarczę ostrzegawczą, parowozownię, 6 wag wagonowych; 2 przystanki z peronami i poczekalniami (w km 4,1 + 73 – Syryn [Syrynia – D.K.]–Zawada; w km 8,5 + 40 – Kopalnia Anna; łącznie 3 perony); 4 rampy ładunkowe (m.in. na przystanku w Syryni oraz przy szybie „Zawada”<sup>43</sup>); 4 mosty betonowe (w km 2,0 + 30; w km 5,4 + 30; w km 4,7 + 40; w km 5,8 + 80); wiadukt drogowy w km 8,4 + 50 (37 m w świetle); 11 przejazdów w poziomie szyn oraz pomieszczenie dla dyżurnego ruchu na dworcu kopalnianym. Torowisko ułożono na podkładach drewnianych z wykorzystaniem szyn typu 8 i 6 (w większości). Pojemność boczniczy określono na 670 wagonów, a jednorazowo na 60 wagonów. PKP prowadziło ruch na obszarze całej boczniczy, z wyjątkiem stacji kopalnianej.*

Bocznicza została znacznie uszkodzona w 1945 r. (m.in. zniszczeniu uległ wiadukt w Pszowie). W kolejnych latach, wraz z rozbudową przemysłu ciężkiego w PRL, a także z samą rozbudową kopalni, zmieniała się wielkość boczniczy. Ważną decyzją było dokończenie, choć w zupełnie innym niż planowany wcześniej kształcie, obejścia Raciborza, poprzez budowę odcinka Brzezie – Racibórz Markowice (1949 r.). Pozwoliło to nie tylko na wywóz w kierunku południowym do stacji Olza (z konieczności później również ze zmianą kierunku jazdy), ale i północnym (bez zmiany kierunku jazdy). Co więcej z biegiem lat ruch prowadzono przez Syrynię (a nie Bluszczów), przesuwając w ten sposób priorytet kierunków wywozu. Symboliczne było tutaj zlikwidowanie 9 czerwca 1987 r. odcinka Bluszczów – Bugłowiec. Według opisu z 1990 r. bocznicza odgałęziała się w stacji Syrynia i dysponowała torami: 1, 2 – główne zasadnicze, 2a, 3b, 4b, 31, 39 – wyciągowe, 3, 5 – główne dodatkowe wyjazdowe, 3a, 4a, 25 – łącznikowe, 4 – główny dodatkowe, objazdowy, 6 – główny

dodatkowy dla pociągów skałowych (na zwałowisko „Buków”), 7 – główny dodatkowy dla wyjazdów, załadunkowy węgla, 9 – główny dodatkowy dla wyjazdów, podawczy węglarek, 11, 33 – odstawcze, 13 – załadunkowy, podawczy wagonów, 13a – wyładunkowy, 15 – załadunkowy, podawczy wagonów uszkodzonych, 17, 19, 21 – załadunkowe, 23 – trakcyjny z kanałem rewizyjnym, 27 – dojazdowy i załadunkowy, 27a, 27b, 27c, 37, 38 – załadunkowe i wyładunkowe, 27d – trakcyjny, 29, 29a – trakcyjne w lokomotywowni, 35 – odstawczy, przeładunkowy, 101, 103 – naprawcze, 105 – naprawczy, wyładunkowy, 106 – odstawczy, wyładunkowy. Kres istnieniu bocznic przyniosła likwidacji kopalni – ostatecznie w 2012 r. Należy jeszcze wrócić do tematu przewozów pasażerskich. Rzeczywiście były one na linii prowadzone – choć początkowo wyłącznie jako przewozy pracownicze (wprost na podstawie postanowień umowy bocznicowej z 1916 r., a Rybnickie Gwarectwo Węglowe wydawało nawet swoje własne bilety.(dystrybuowane przez konduktorów). Charakter przewozów powodował również, że jasno wskazano (w jednym z projektów umów bocznicowych), że „wsiadanie” następowało wyłącznie w kierunku Pszowa, a „wysiadanie” w kierunku powrotnym. Nie zmienia to faktu, że od rozkładu na okres letni 1923 r. w rozkładach jazdy wydawanych przez Ministerstwo Komunikacji figurowały pociągi w relacji Annaberg (czyli Chałupki) – Kopalnia Anna. Trzeba jednak odnotować, że w rozkładzie na okres zimowy 1927 r. dopisano *Tylko dla przewozu pracowników Rybnickiego Gwarectwa Węglowego* (tabela 63g). Przykładowo w 1930 r. były to trzy pary, wybitnie związane z godzinami pracy na kopalni. W czasie Wielkiego Kryzysu (1929-1933) przewozy zostały zawieszono (ostatni zapis w rozkładzie na rok 1931 przewidywał wieczorno-poranną parę skróconą już tylko do Olzy) i do 1945 r. najprawdopodobniej do nich nie wrócono. PKP nie było nimi zainteresowane ze względów ekonomicznych (i technicznych – to jednak była bocznicą, a nie linia użytku publicznego), infrastruktura przystankowa była najprawdopodobniej rozebrana, a i dla gwarectwa przestała być to ważna kwestia. Po II wojnie światowej, w innych warunkach politycznych (i ekonomicznych) wznowiono przewozy (w rozkładzie jazdy ważnym od 4 maja 1947 r. – ponownie w ilości 3 par, w godzinach pracowniczych). Być może inspiracją (wymaga to dalszych badań) była budowa połączenia do Brzezia. O tym, że nie była to słuszna decyzja świadczyć może fakt, że przewozy osób zakończono ostatecznie w 1974 r. (czyli w pierwszej połowie „dekady sukcesu” – choć występuje jeszcze w rozkładzie na rok 1974/1975), a podobne na pozostałych odcinkach prowadzono niewiele dłużej, jednocześnie drastycznie je ograniczając (do dwóch par na dobę; Olza – Bluszczów – Brzezie nad Odrą – Markowice Raciborskie (później Racibórz Markowice) - 1 września 1981 r.). Trzeba w tym miejscu odnotować jeszcze jedno ważne zagadnienie. Budowa bocznic (i uruchomienie na niej przewozów pasażerskich – faktycznie znikomych) nie rozwiązało problemów komunikacyjnych mieszkańców Pszowa. Chcąc udać się do „wielkiego świata” nikt nie podróżował przecież przez Olzę... Stąd jeśli wykorzystywano kolej wykorzystywano stacje w Rydułtowach lub w Wodzisławiu. Odwiedzające Pszów pielgrzymki również korzystały z tego rozwiązania. Wysuwano zatem koncepcje budowy linii z Pszowa do Rydułtów (już państwowej) – w okresie międzywojennym, a jeszcze w strategii rozwoju Rybnickiego Okręgu Węglowego przewidziano konieczność powstania do 1966 r. (w zasadzie pilnego) podobnego połączenia. Były to jednak, co trzeba słusznie przyznać, mrzonki, nie mające żadnych szans na realizację – ani ze względów ekonomicznych ani społecznych. W XX w. trudno było już bowiem przekonać mieszkańców do korzystania z kolei...

*Tekst (skrót) dr Dawid Keller*

### 3. Linia kolejowa wczoraj i dziś.



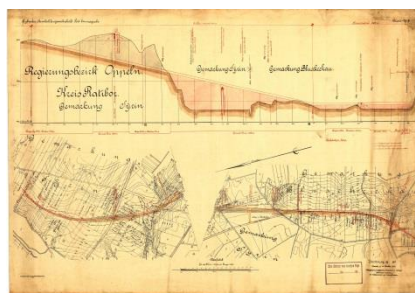
Rys. 1. Wiadukt w Pszowie w 1916 r.



Rys.2. Wiadukt w Pszowie 2016 r.



Rys. 3. Wiadukt w Pszowie z przepustem dla kolei wąskotorowej w 2016 r.



Rys. 4. Plan linii kolejowej z 1912 r.



Rys. 5. Punkt odpraw 1917 r.



Rys.6. Punkt ekspedycyjny 2016



Rys. 7. Stacja załadowcza



Rys.8. Stacja załadowcza 2016 r.





Rys. 9. Wiadukt w Bluszczowie w 1916 r.



Rys.10. Wiadukt w Bluszczowie 2016 r.



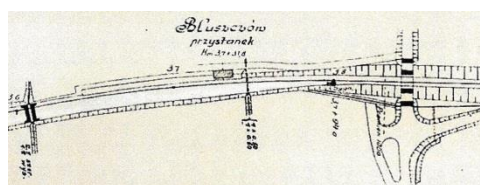
Rys. 11. Wiadukt w Bluszczowie w 2023 r.



Rys.12. Wiadukt 2 w Bluszczowie 1917 r.



Rys. 13. Droga na Wiadukt 2 w Bluszczowie od południa w 2023 r.



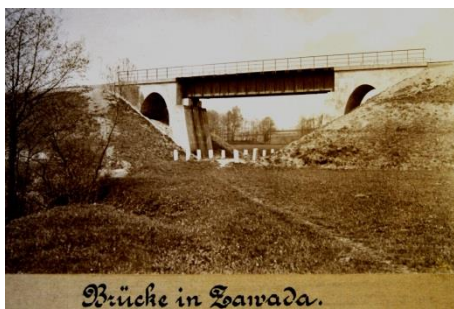
Rys.14. Plan przystanku w Bluszczowie 1917 r.



Rys. 15. Przystanek Bluszczów w 1917 r.



Rys.16. Rejon przystanku Bluszczów 2016 r.



Rys. 17. Wiadukt w Zawadzie w 1916 r.



Rys.18. Przepust dla potoku syrynka pod torowiskiem w miejscu mostu.



Rys. 19. Wiadukt w Syryni w 1917 r.



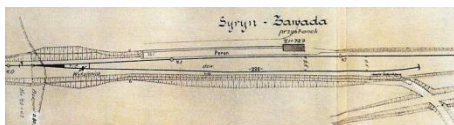
Rys.20. Wiadukt w Syryni 2016 r.



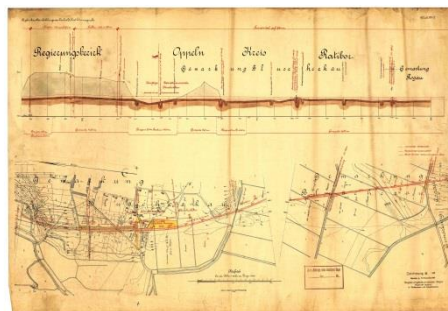
Rys. 21. Wiadukt w Syryni w 1923 r.



Rys.22. Dworzec Syrynia-Zawada 1917 r.

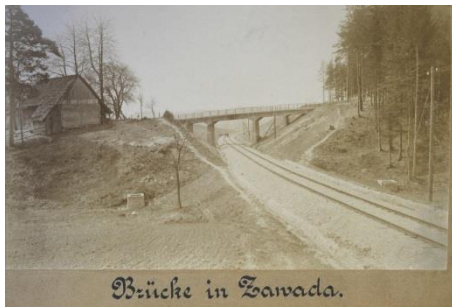


Rys. 23. Plan dworca Syrynia-Zawada



Rys.24. Plan budowy linii 1912 r.





Rys. 25. Wiadukt w Zawadzie w 1917 r.



Rys.26. Wiadukt w Zawadzie 2016



Rys. 27. Wiadukt w Pszowie w 1916 r.

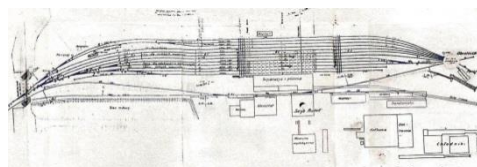


Rys.28. Wiadukt w Pszowie 2016 r.

148. Annaberg—Kopalnia Anny. 148.

2132 2.3.4	2134 2.3.4	2152 2.3.4	D. O K. P. w Katowicach			2131 2.3.4	2133 2.3.4	2153 2.3.4
3 38	11 18	19 20	0	o	Annaberg	7 37	15 30	23 32
3 50	11 30	19 32	7	p	Olza 143	7 25	15 18	23 20
4 25	12 45	20 20	12	o	Bluszczów 149	7 14	15 17	23 19
4 35	12 55	20 30	12	o	Bugłowlec	7 06	15 09	23 11
4 42	13 02	20 37	13	o	Syrynia Zawada	6 59	15 02	23 04
4 49	13 09	20 44	14	o	Kopalnia Anny	6 52	14 55	22 57
5 00	13 20	20 55	22	o		6 40	14 44	22 45

Rys. 29. Rozkład jazdy pociągów z 1930 r.



Rys.30. Plan stacji załadowniczej w Pszowie

Zdjęcia historyczne udostępnione przez Muzeum w Rybniku.  
Zdjęcia współczesne Barbara i Jerzy Grycman.

**Literatura:**

1. Rys historyczny kopalni węgla kamiennego „Anna” w Wodzisławiu Śl. Pszowie-mgr inż. Andrzej Zyzak (1982)
2. Dzieje kolei w Polsce, red. D. Keller, Rybnik 2012
3. D. Keller, Bocznicza kopalni „Anna” w Pszowie – powstanie i funkcjonowanie do 1939 roku, „Świat Kolei” 2014, nr 12, s. 24-31.
4. Archiwum Państwowe w Katowicach Oddział w Raciborzu, Rybnickie Zjednoczenie Przemysłu Węglowego w Rybniku (zespół nr 210), sygn. 1/368.
5. D. Keller i in., Koleją z Katowic do Raciborza, wyd. 2, Rybnik 2013.
6. Rozkłady jazdy pociągów z lat 1922-1981.
7. Linia kolejowa Pszów – Olza wczoraj i dziś oraz inne obiekty i tereny kopalni „Anna” w jej obszarze mgr inż. Jerzy Grycman, dr Dawid Keller, mgr inż. Joachim Kłos.